

УКД 332.133.6:656.13

JEL Classification: R 400

КОНЦЕПТУАЛЬНІ ПІДХОДИ ДО ПИТАНЬ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ АВТОТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСУ РЕГІОНУ

Пушкар Т. А., к.е.н., доцент

Козін О. Є., аспірант

Харківський національний університет

міського господарства імені О. М. Бекетова

Анотація. Метою статті є теоретичне обґрунтування і розробка практичних рекомендацій щодо вирішення питань формування і забезпечення економічної безпеки автотранспортного комплексу на регіональному рівні. Предметом дослідження є формування наукових підходів до економічної безпеки регіонального автотранспортного комплексу в умовах розвитку процесів інтеграції національної економіки у європейський економічний простір.

Методи дослідження. Теоретичну і методичну базу дослідження складають фундаментальні положення економічної теорії, наукові праці провідних вчених у галузі регіональної економіки і забезпечення економічної безпеки на різних рівнях. Основні методи, які були використані: системний підхід (при визначенні системи забезпечення економічної безпеки автотранспортного комплексу); порівняльний (під час розгляду різних поглядів науковців); методи статистичного аналізу (аналізу розвитку автотранспортних комплексів регіонів), метод компонент (для визначення складових економічної безпеки автотранспортного комплексу).

Результати роботи. Досліджено особливості визначення економічної безпеки автотранспортного комплексу регіону і обґрунтовано її складові. Виявлено і класифіковано основні загрози функціонування і розвитку регіональних автотранспортних комплексів у розрізі забезпечення економічної безпеки. Обґрунтовано підхід до формування системи економічної безпеки

автотранспортного комплексу регіону на основі виділення двох основних компонент: виробничої та інфраструктурної.

Практичне значення одержаних результатів полягає у можливості використання висновків та рекомендацій у діяльності автотранспортних комплексів регіонів і формуванні цільових програм розвитку регіонів України.

Висновок. Дослідження особливостей формування системи економічної безпеки автотранспортного комплексу дозволяє сформулювати системне бачення кола питань і завдань щодо її забезпечення на регіональному рівні.

***Ключові слова:** регіон, регіональний розвиток, економічна безпека, загрози економічній безпеці, автотранспортний комплекс регіону.*

CONCEPTUAL APPROACHES TO QUESTIONS OF ECONOMIC SECURITY OF MOTOR TRANSPORT COMPLEX OF REGION

Tetyana Pushkar, PhD in Economics, Associate Professor

Kozin Aleksandr, Postgraduate

O. Beketov Kharkiv National University of Urban Economy

***Summary.** The goal of the article is the theoretical explanation and development of the practical recommendations of issues of formation the economic security complex motor on the regional level.*

The subject of the research is the formation of the model of economic security of regional motor complex processes in the development of the national economy's integration into the European economic space.

Methods of the research. Theoretical and methodical base of the research is contained from fundamental tenets of economic theory, leading scientists' scientific work in the field of regional economics and economic security at different levels. Basic methods, which was used, are systematic approach (in determining the system of economic security complex motor); comparative (when considering different views of scientists); methods of statistical analysis (analysis of complex motor regions), component method (for determining components of economic security complex motor).

Results of the research. Features, which determine the economic security of motor complex and its components was researched in the article. The main threats to the functioning and development of regional road transport systems in terms of economic security were discovered and classified. The approach to the formation a system of economic safety of motor sector in the region based on the allocation of two main components: production and infrastructure was determined. The practical significance of the results is about the ability to use the findings and recommendations of motor complex and formation programs of development of regions of Ukraine.

The conclusion. Studies of forming a system of economic security complex motor system allow to create a vision of issues and tasks to ensure it regionally.

Keywords: *region, regional development, economic security, threat to economic security, motor transport complex of region.*

Постановка проблеми. Спрямованість макроекономічної політики на децентралізацію і підвищення ролі регіонів у вирішенні питань сталого соціально-економічного розвитку змінює акценти у формуванні та забезпеченні економічної безпеки транспортних комплексів. Саме регіони, як більш керовані і гнучкі до зовнішніх умов економічні системи, спроможні оперативно реагувати на зміни умов господарювання і вирішувати питання забезпечення економічної безпеки автотранспортних комплексів. Курс на активну інтеграцію в європейський економічний простір, напружена соціально-політична ситуація у країні, розрив господарських зв'язків між певними частинами окремих регіонів країни, висуваючи нові вимоги до функціонування автотранспортних комплексів на регіональному рівні, лише підвищують актуальність питань формування і забезпечення їх економічної безпеки.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питання сутності, формування, оцінки, розробки заходів із забезпечення економічної безпеки на різних рівнях (міжнародному, держави, регіону, підприємства, особистості) лишаються одними із найбільш актуальних у дослідженнях значної кількості українських вчених [1-3]. Стосовно галузі транспорту і автомобільного

транспорті зокрема, більшість досліджень присвячені дослідженню економічної безпеки на рівні підприємства, значна увага серед яких приділена управлінню, плануванню й оцінці економічної безпеки автотранспортного підприємства [4-9].

Невирішені складові загальної проблеми. Отже, незважаючи на наявність значної кількості досліджень щодо сутності, оцінки і формування економічної безпеки, а також значну увагу українських вчених до питань функціонування підприємств автомобільного транспорту, недостатньо дослідженими лишаються питання формування і забезпечення економічної безпеки автотранспорту на регіональному рівні.

Формулювання цілей статі. Метою статті є дослідження концептуальних питань визначення сутності та формування системи економічної безпеки автотранспортних комплексів на регіональному рівні.

Виклад основного матеріалу дослідження. Протягом 2014-2015 рр. ситуація, що склалася у транспортному комплексі країни, з одного боку значно ускладнила умови функціонування автотранспортних підприємств у більшості регіонів країни, а з іншого – сприяла підвищенню їх значення у забезпеченні перевезень пасажирів і вантажів. Автотранспортний комплекс країни, забезпечуючи переважну частину вантажних і пасажирських перевезень у країні та її регіонах, все більше підпадає під негативний вплив економічного занепаду, соціально-політичного напруження у суспільстві, трансформації міжнародних відносин країни. Призупинення частини залізничного сполучення (зокрема з АР Крим і окремими територіями Донецької і Луганської областей), зміни у маршрутах пасажирських і вантажних перевезень надали можливість автомобільному транспорту у повному обсязі реалізувати такі свої переваги як мобільність, доступність і швидка адаптація до зовнішніх змін. Лідерами із перевезення вантажів протягом останніх п'яти років були і лишаються Дніпропетровська і Полтавська області. Значні обсяги вантажних перевезень у 2010-2013 рр. простежувалися у Донецькій області (табл. 1).

Таблиця 1 – Перевезення вантажів у регіонах , млн. т *

| Регіон | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 |
|---------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Автономна республіка Крим | 22,4 | 18,5 | 16,5 | 17,6 | |
| Вінницька | 30,1 | 34,2 | 34,7 | 33,2 | 32,8 |
| Волинська | 10,1 | 11,5 | 11,7 | 10,4 | 10,1 |
| Дніпропетровська | 359,2 | 355,9 | 345,1 | 376,1 | 361,7 |
| Донецька | 149,8 | 166,3 | 174,4 | 168,1 | 68,00 |
| Житомирська | 40,1 | 44,5 | 46,7 | 45,4 | 47,1 |
| Закарпатська | 11,9 | 11,3 | 10,1 | 9,5 | 8,9 |
| Запорізька | 64,9 | 61,8 | 51,4 | 35,1 | 31,4 |
| Івано-Франківська | 9,1 | 9,2 | 9,8 | 9,3 | 10,7 |
| Київська | 41,0 | 42,3 | 44,6 | 37,3 | 36,9 |
| Кіровоградська | 28,1 | 33,3 | 30,7 | 34,2 | 45,7 |
| Луганська | 24,3 | 26,3 | 24,7 | 28,7 | 26,9 |
| Львівська | 19,5 | 22,2 | 23,4 | 21,4 | 20,9 |
| Миколаївська | 21,9 | 21,8 | 20,5 | 19,5 | 19,4 |
| Одеська | 26,3 | 26,0 | 25,2 | 22,7 | 21,0 |
| Полтавська | 142,1 | 182,7 | 209,8 | 220,6 | 213,8 |
| Рівненська | 13,7 | 14,7 | 13,7 | 13,4 | 12,2 |
| Сумська | 10,8 | 11,6 | 11,7 | 11,4 | 12,2 |
| Тернопільська | 9,6 | 11,6 | 16,0 | 15,6 | 17,3 |
| Харківська | 28,8 | 28,5 | 29,9 | 29,5 | 29,1 |
| Херсонська | 13,6 | 15,0 | 12,2 | 12,2 | 11,4 |
| Хмельницька | 21,4 | 22,5 | 22,9 | 23,1 | 25,9 |
| Черкаська | 24,1 | 32,9 | 27,7 | 24,1 | 32,3 |
| Чернівецька | 7,2 | 7,1 | 6,1 | 4,9 | 5,1 |
| Чернігівська | 12,4 | 13,2 | 12,9 | 12,7 | 11,7 |

* без урахування перевезень, здійснених у м. Київ і м. Севастополь

** усі дані за 2014 р представлено без урахування АРКрим і частини територій Донецької та Луганської областей [10, С. 55].

У 2014 р. у більшості регіонів країни (за виключенням Житомирської, Івано-Франківської, Кіровоградської, Сумської, Тернопільської, Хмельницької, Черкаської і Чернівецької областей) простежується зниження обсягів перевезення вантажів.

Дніпропетровська, Донецька і Львівська області протягом 2010-2014 рр. були безумовними лідерами за обсягами перевезення пасажирів. Значні обсяги перевезення пасажирів у даний період здійснювалися у Київській, Луганській і Одеській областях (табл. 2). Зауважимо, що зазначені регіони-лідери за обсягами пасажирських перевезень є найбільшими регіонами країни за чисельністю населення: на початок 2014 р. Донецька область посідала перше місце за чисельністю населення; Дніпропетровська область – друге; Львівська

область –четверте; Одеська область - п'яте, Луганська область – шосте місце. Безперечно, така висока чисельність наявного населення значно вплинула на місце регіону за обсягами пасажирських перевезень.

Таблиця 2 – Перевезення пасажирів у регіонах , млн. осіб *

| Регіон | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 |
|---------------------------|--------|--------|--------|--------|----------|
| Автономна республіка Крим | 139,90 | 132,00 | 105,30 | 121,00 | _*** |
| Вінницька | 100,20 | 98,30 | 97,20 | 90,90 | 88,40 |
| Волинська | 93,60 | 94,50 | 95,00 | 92,10 | 85,60 |
| Дніпропетровська | 347,60 | 332,70 | 313,90 | 316,50 | 264,90 |
| Донецька | 534,80 | 521,10 | 505,40 | 479,30 | 378,30** |
| Житомирська | 76,90 | 71,50 | 70,10 | 70,10 | 70,90 |
| Закарпатська | 49,90 | 46,10 | 45,20 | 43,10 | 41,00 |
| Запорізька | 83,00 | 82,70 | 81,20 | 71,50 | 75,80 |
| Івано-Франківська | 70,00 | 73,00 | 84,10 | 82,90 | 85,30 |
| Київська | 157,70 | 149,90 | 129,70 | 113,70 | 116,60 |
| Кіровоградська | 85,60 | 98,70 | 86,00 | 67,00 | 47,70 |
| Луганська | 163,00 | 137,10 | 122,00 | 121,70 | 54,60** |
| Львівська | 213,40 | 208,40 | 197,10 | 166,40 | 171,00 |
| Миколаївська | 138,00 | 131,70 | 131,60 | 129,60 | 120,80 |
| Одеська | 194,10 | 199,00 | 185,20 | 171,00 | 161,50 |
| Полтавська | 74,10 | 59,50 | 51,60 | 52,60 | 52,70 |
| Рівненська | 94,00 | 97,90 | 96,00 | 98,90 | 100,30 |
| Сумська | 85,00 | 79,10 | 67,50 | 68,30 | 66,70 |
| Тернопільська | 75,60 | 71,40 | 57,30 | 62,90 | 67,20 |
| Харківська | 146,90 | 126,20 | 137,20 | 129,60 | 128,40 |
| Херсонська | 78,70 | 70,20 | 72,40 | 79,00 | 72,90 |
| Хмельницька | 117,10 | 103,20 | 106,90 | 87,60 | 81,10 |
| Черкаська | 92,60 | 91,40 | 91,30 | 83,10 | 77,00 |
| Чернівецька | 39,10 | 40,50 | 41,40 | 43,10 | 42,50 |
| Чернігівська | 86,00 | 70,40 | 83,90 | 69,20 | 61,60 |

* без урахування перевезень, здійснених у м. Київ і м. Севастополь

** усі дані за 2014 р представлено без урахування АРКрим і частини територій Донецької та Луганської областей [10, С. 74].

У 2014 р. порівняно з попередніми періодами лише у шести регіонах – Запорізькій, Івано-Франківській, Київській, Львівській, Рівненській і Тернопільській областях – відбулося незначне зростання обсягів перевезення пасажирів.

Ситуація, що склалася у регіональних АТК на сучасному етапі розвитку регіонів України, характеризується значною кількістю протиріч: розширення можливостей впливу на соціально-економічні процеси регіональних органів влади і місцевого самоуправління, перенесення акцентів зростання

безпосередньо у регіони поєднується із посиленням диференціації регіонів України, розривом сталих міжрегіональних зав'язків, що підвищує вплив значної кількості загроз економічній безпеці АТК регіонів.

Дослідження концептуальних питань формування, оцінки і розробки заходів із забезпечення економічної безпеки пропонується здійснювати не лише на двох основних рівнях впливу на регіональний розвиток (держави і регіону), але і за напрямками дослідженнями – розробка теоретичних засад економічної безпеки АТК і обґрунтування методичних підходів до її оцінки і впровадження у практичну діяльність регіональних органів влади і місцевого самоуправління (табл. 3).

Розподіл на два рівня дослідження економічної безпеки АТК регіонів зумовлений різним сприйняттям їх на даних рівнях. На рівні держави АТК регіону виступає невід'ємною складовою транспортного комплексу країни і національної економіки в цілому. Тому питання економічної безпеки АТК регіонів на рівні держави розглядаються у комплексів функціонування усіх складових транспортного комплексу країни і розвитку національної економіки в цілому. На рівні держави економічна безпека АТК регіону виступає лише як одна із складових національної економічної безпеки, тому загрози, що можуть суттєво вплинути на її рівень, також визначаються більш узагальнено у розрізі макроекономічних процесів. Це зумовлює особливість основних теоретичних і методичних підходів до розробки заходів із забезпечення економічної безпеки АТК регіонів на рівні держави, що полягає у формуванні комплексного сприйняття значення транспорту для розвитку національної економіки.

На рівні регіону АТК розглядають як відносно самостійну господарську систему, що зумовлює особливість теоретичних і методичних підходів до визначення й оцінки рівня його економічної безпеки. На регіональному рівні основними загрозами економічній безпеці АТК будуть виступати такі, що сприяють зниженню рівня його економічної безпеки і ускладнюють виконання його основних функцій у регіоні – надання автотранспортних послуг із перевезення вантажів і пасажирів належної якості і рівня безпеки.

Таблиця 3 – Концептуальні питання формування економічної безпеки автотранспортних комплексів регіонів

| Напрямок | Рівень держави | Рівень регіону |
|--------------------|--|--|
| Теоретичні питання | визначення сутності автотранспортного комплексу регіону на рівні держави; | визначення сутності регіонального автотранспортного комплексу у розрізі забезпечення сталого розвитку регіону; |
| | формування системи економічної безпеки АТК на державному рівні; | обґрунтування структури АТК регіону, виділення основних його складових на основі системного підходу; |
| | формування чіткого розуміння найбільш впливових загроз розвитку усіх видів автотранспортних перевезень ; | класифікація і виділення найбільш значущих загроз функціонуванню АТК регіонів; |
| | розробка понятійного апарату економічної безпеки АТК; | розробка теоретичного підходу до визначення економічної безпеки АТК регіону виходячи із його місця і значення регіонального розвитку; |
| | обґрунтування наукових основ нормативно-правового забезпечення питань економічної безпеки АТК; | обґрунтування наукових основ регулювання діяльності АТК на регіональному і місцевому рівні; |
| | обґрунтування наукових основ прогнозування економічної безпеки АТК країни; | обґрунтування наукових основ прогнозування і планування заходів із забезпечення належного рівня економічної безпеки АТК регіону |
| | обґрунтування наукових підходів програмно-цільового забезпечення розвитку АТК і забезпечення його економічної безпеки; | обґрунтування наукових підходів і наукових засад розробки цільових програм розвитку АТК регіонів з урахування необхідності забезпечення їх економічної безпеки |
| Методичні питання | розробка методичних підходів до кількісного визначення впливу загроз міжнародного і макроекономічного рівня на діяльність АТК; | формування системи кількісних індикаторів, які дозволяють відстежувати вплив загроз; |
| | формування методичних підходів до рейтингової оцінки рівня економічної безпеки АТК регіонів; | розробка методики оцінки рівня економічної безпеки АТК регіону; |
| | методичні підходи до оцінки негативних наслідків дій держави у різних сферах на діяльність АТК; | розробка методичного підходу до визначення належного рівня економічної безпеки АТК регіону; |
| | розробка методичних рекомендацій із впровадження заходів із забезпечення економічної безпеки АТК на державному рівні. | обґрунтування методичного інструментарію впровадження заходів із забезпечення належного рівня економічної безпеки АТК регіону у розрізі забезпечення сталого регіонального розвитку; |
| | обґрунтування методичного інструментарію із адаптації АТК регіонів до діяльності в умовах поглиблення інтеграційних процесів. | обґрунтування методичних рекомендацій із упровадження заходів, які дозволять АТК інтегруватися у європейську транспортну систему без погіршення рівня їх економічної безпеки. |

Класифікувати значну кількість загроз економічній безпеці АТК регіону можливо за різноманітними критеріями : місцем прояву, належністю до галузі, терміном дії, характером впливу, типом змін, що їх зумовлюють, природою впливу, ступенем впливу, функціональними складовими, силою впливу, можливістю протидії, місцем протидії, ймовірністю настання, ступенем керованості, рівнем прогнозованості, за рівнем комплексності (рис.1). Але, при визначенні рівня і розробці заходів із забезпечення економічною безпеки АТК регіону особливого значення набувають:

1. загрози за інфраструктурними елементами:

- виробничі – загрози, що виникають у сфері виробництва та надання автотранспортних послуг;
- інфраструктурні – загрози, що виникають у сфері функціонування та розвитку дорожньої інфраструктури;
- підприємницькі – загрози, які виникають у сфері прояву підприємницької ініціативи на автотранспорті та формуванні підприємницького сектору на автотранспорті;

2. за рівнями прояву:

- міжнародні – загрози, що виникають у сфері міжнародних економічних відносин, міжнародних ринках під дією процесів глобалізації, міжнародної інтеграції і розвитку транснаціоналізації та здійснюють вплив на рівень економічної безпеки АТК країни і будь-якого її регіону ;
- макроекономічні – загрози, які виникають на рівні національної економіки і здійснюють вплив на рівень економічної безпеки будь-якого АТК регіону;
- мезоекономічні – загрози, які виникають на рівні певного регіону і здійснюють вплив на рівень економічної безпеки АТК даного регіону або декількох регіонів;
- мікроекономічні – загрози, які виникають на рівні підприємства і впливають на економічну безпеку конкретного підприємства.

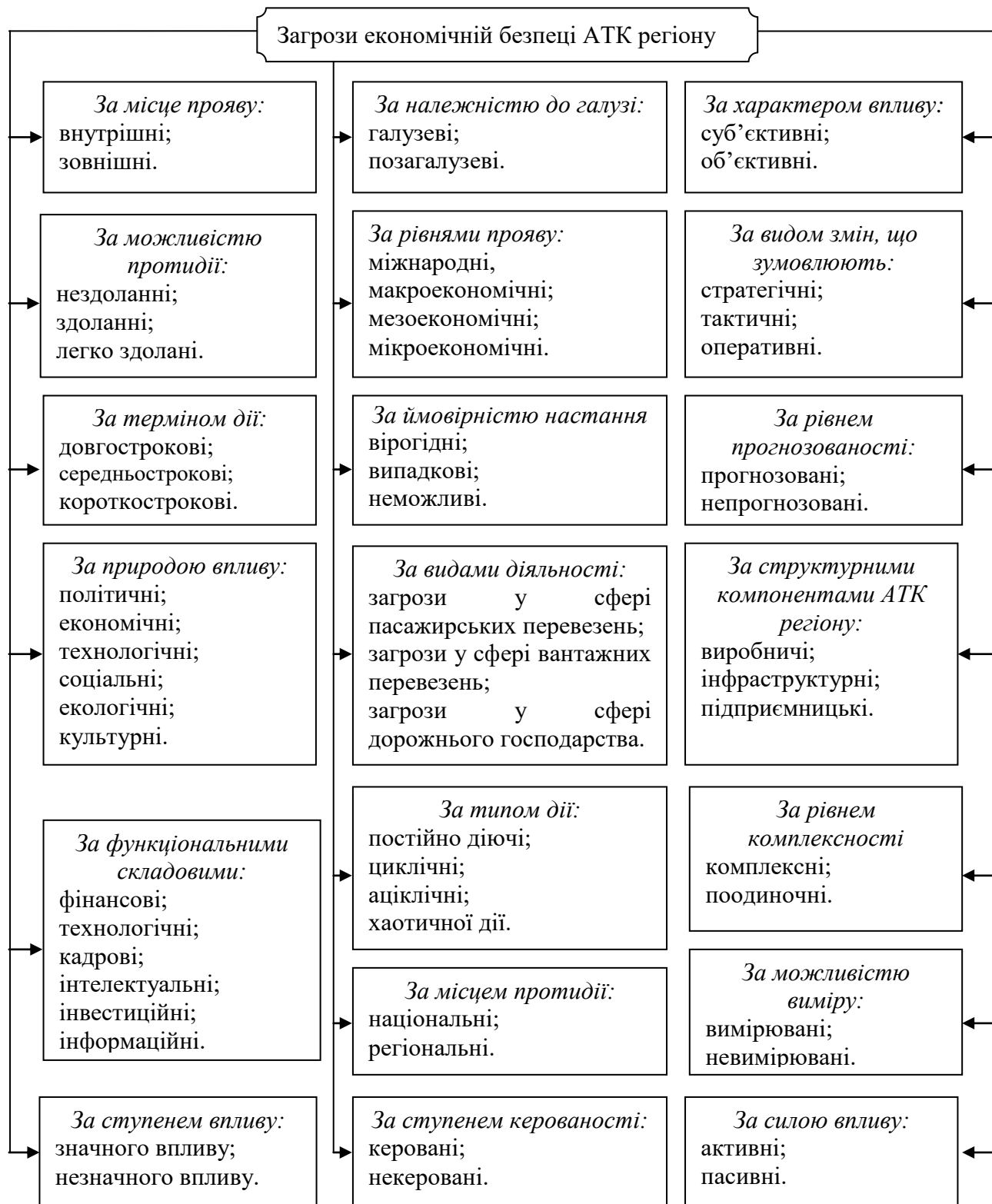


Рисунок 1 – Класифікація загроз економічній безпеці автотранспортних комплексів регіонів

Виділення загроз економічній безпеці ATK регіону за видами діяльності (загрози у сфері пасажирських перевезень; загрози у сфері вантажних перевезень; загрози у сфері дорожнього господарства) дозволяє оцінити, на яку сферу діяльності здійснюється негативний вплив і розробити комплекс заходів

щодо його нівелювання. При формуванні економічної безпеки АТК регіону загрози, які необхідно враховувати, повинні мати наступні характеристики: бути прогнозованими, керованими, вірогідними, здійснювати активний вплив. Важливим аспектом у формуванні новітніх підходів до економічної безпеки АТК регіонів є саме визначення АТК. Розглядаючи АТК регіону як певну регіональну господарську систему, яка повинна забезпечувати регіональні потреби у безпечних і якісних автоперевезеннях у достатньому обсязі, у його структуру потрібно включати не лише сферу, в якій відбувається виробництво і надання послуг із автоперевезень пасажирів і вантажів, але й існуючу дорожню інфраструктуру, яка забезпечує саму можливість здійснення якісних і безпечних автоперевезень. Кожна складова несе певне функціональне навантаження і має свій прояв і вплив на рівень економічної безпеки (табл. 4).

Тобто, економічна безпека АТК регіону повинна комплексно забезпечуватися за двома складовими – виробничою та інфраструктурною. Розглядати розвиток АТК регіону лише у сфері виробництва неможливо, оскільки саме відсутність розвиненої інфраструктури є значним стримуючим фактором у всіх регіонах країни. Відсутність достатнього фінансування розвитку дорожньої інфраструктури протягом усіх років становлення національної економіки виступав і в подальшому буде виступати найбільш суттєвою загрозою економічній безпеці АТК регіонів.

Виділення складових АТК регіону у подальшому стає основою для розробки методики оцінки рівня економічної безпеки АТК регіону за кожною із компонент і формування їх основі комплексного показника рівня економічної безпеки АТК.

Висновок. Розробка дієвих заходів із формування і забезпечення автотранспортного комплексу регіону потребує чіткого визначення ряду концептуальних питань.

По-перше, поняття «автотранспортний комплекс» лишається в основному теоретичним поняттям, у більшості випадків при розробці цільових програм розвитку регіонів, обґрунтуванні заходів із забезпечення економічної безпеки,

формуванні програм розвитку транспорту розглядається як частина транспортного комплексу регіону.

Таблиця 4 – Характеристика складових ATK регіону у розрізі формування економічної безпеки

| № | Компонента | Характеристика | Місце у системі економічної безпеки ATK регіону |
|---|-----------------|---|--|
| 1 | Виробнича | характеризує розвиток виробництва автотранспортних послуг у регіоні: обсяги всіх видів автотранспортних перевезень, частку регіону у загальних обсягах автоперевезень; частку автотранспорту у ВРП; кількість зайнятих у виробництві автотранспортних послуг; розвиток усіх форм здійснення підприємницької діяльності на автотранспорті. | забезпечує можливість виробництва якісних автотранспортних послуг у обсязі, достатньому для задоволення потреб споживачів регіону, підвищення рівня безпеки перевезень, розвиток соціального партнерства і підвищення соціальної відповідальності на автотранспорті, адаптації підприємств автотранспорту до умов інтеграції. |
| 2 | Інфраструктурна | характеризує стан і розвиток автотранспортної інфраструктури: довжину автомобільних шляхів; частка шляхів з твердим покриттям; наявність і щільність шляхів різної категорії; введення в експлуатацію шляхів різної категорії й об'єктів дорожньої інфраструктури. | забезпечує можливість розвитку автотранспортної інфраструктури належної якості, достатньої для забезпечення потреб регіону автотранспортними послугами, розвитку автотранспортних перевезень усіх видів із дотримання усіх вимог безпеки; залучення додаткових інвестицій у дорожнє господарство регіону; створення умов для автоперевезень на рівні провідних країн ЄС. |

Виокремлення автотранспортного комплексу із цілісної системи транспортного комплексу регіону дозволяє зосередити увагу на специфічних проблемних питаннях розвитку автотранспорту у регіоні, розробити заходи із підтримки і формування системи його економічної безпеки, спрямовуючи зусилля на вирішення найбільш актуальних завдань і протидію найбільш впливовим загрозам. По-друге, поглиблення інтеграційних процесів у країні потребує обґрунтування і розробки новітніх підходів до функціонування автотранспортних комплексів. Не відповідність дорожньої інфраструктури світовим стандартам, низька соціальна відповідальність українських автоперевізників, значні складності із оновленням рухомого складу, відсутність

зовнішніх умов для залучення інвестицій у розвиток дорожньої інфраструктури активізує нові загрози економічній безпеці і потребує розробки заходів, які дозволять українським автоперевізникам функціонувати в умовах більш жорсткої конкуренції з урахуванням підвищення вимог до якості, безпеки і соціальної відповідальності автоперевізників.

Перелік посилань

1. Васильєв О. Л. Напрями забезпечення економічної безпеки залізничного транспорту / О. Л. Васильєв, О. М. Лук'янова // Вісник економіки транспорту і промисловості. - 2013. - № 41. - С. 92-95.
2. Головкова Л. С. Сучасні проблеми формування системи фінансово-економічної безпеки залізнично-транспортного комплексу України/ Л. С. Головкова, А. М. Якимова // Збірник наукових праць Національного університету державної податкової служби України. - 2015. - № 1. - С. 56-69.
3. Дмитрієв І. А. Управління економічною безпекою автотранспортного підприємства: [монографія] / Дмитрієв І.А., Близнюк А.О., Онісіфорова В.Ю. – Харків: ХНАДУ, – 237 с.
4. Дулеба Н. В. Методичні основи оцінки стану господарської діяльності автотранспортного підприємства як складової його економічної безпеки / Н. В. Дулеба// Інноваційна економіка. - № 10, 2013. – С. 16-22.
5. Мельник О. О. Системи і методи планування економічної безпеки автотранспортного підприємства / О. О. Мельник // Економіка і регіон. - 2013. - № 1. - С. 32-37.
6. Пушкар Т. А. Визначення основних загроз економічній безпеці автотранспортних підприємств /Т. А. Пушкар, О. Є. Козін/ Проблеми і перспективи розвитку підприємництва: Зб. наук. праць ХНАДУ. – № 1 (6). – 2014. – Х.: ХНАДУ, 2014. – С. 123-126.
7. Шинкаренко В. Г. Економічна безпека автотранспортних підприємств та їхня роль у роботі господарського комплексу країни / В. Г. Шинкаренко// Восточно-європейський журнал передових технологій – Том 4, № 8(40). – 2009. – С. 48-51.
8. Близнюк А.О. Аналіз стану системи управління економічною безпекою підприємств автотранспортної галузі /А. О. Близнюк/ Проблеми і перспективи розвитку підприємництва: Зб. наук. праць ХНАДУ. – № 3 (10). – 2015. – Х.: ХНАДУ, 2015. – С. 121-125.
9. Пащенко Ю.Є. Транспортно-дорожній комплекс України в процесах міжнародної інтеграції : монографія / Ю. Є. Пащенко, О. І. Никифороук; НАН України по вивч. продукт. сил України. – Ніжсин: Аспек-Поліграф, 2008. – 192 с.
10. Транспорт і зв'язок України – 2014: стат. зб. / Державний комітет статистики України. – Київ, 2015. – 204 с.